MISCELLANEE
14953
24
BIBLIOTECA NAZIONALE
CENTRALE - FIRENZE

LEGA AUTONOMA PESCATORI

SAN BENEDETTO DEL TRONTO

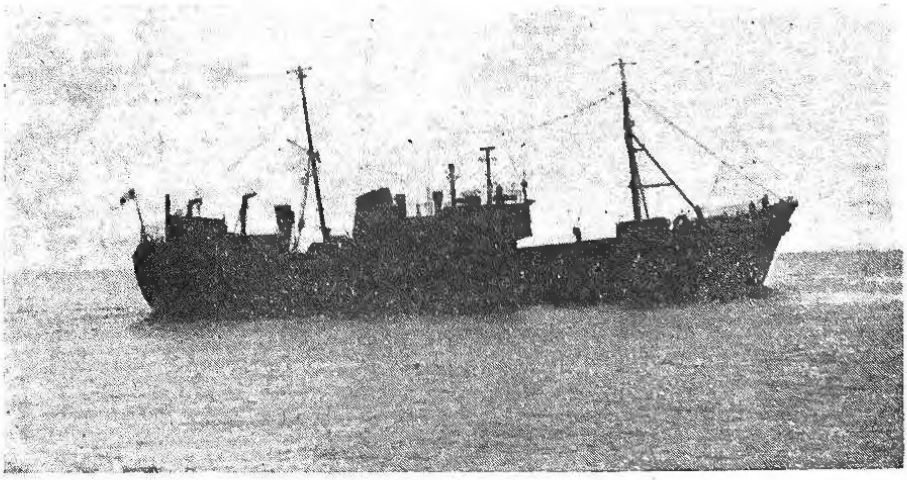
VIALE SECONDO MORETTI, 63

Sintesi panoramica della pesca nel mondo

La crisi della pesca italiana

Considerazioni sull'elemento umano nell'industria ittica nazionale

La situazione dei pescatori atlantici di San Benedetto del Tronto



MAGGIO 1967

LEGA AUTONOMA PESCATORI

SAN BENEDETTO DEL TRONTO

VIALE SECONDO MORETTI, 63

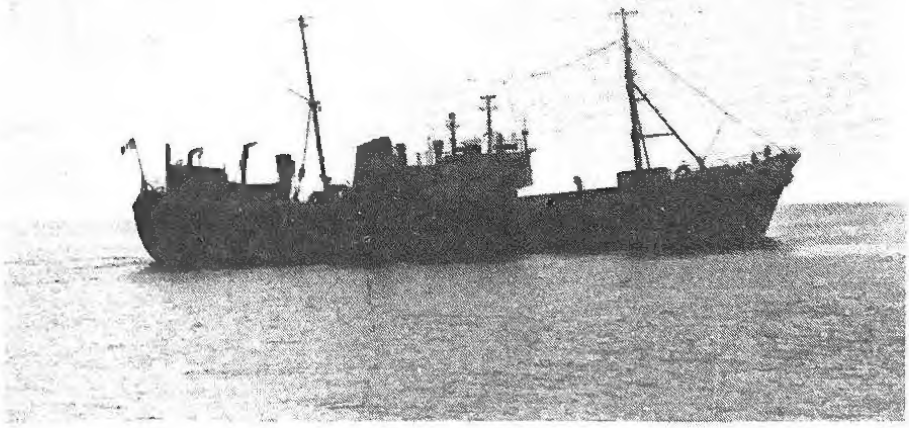
Sintesi panoramica della pesca nel mondo

La crisi della pesca italiana

Considerazioni sull'elemento umano nell'industria ittica nazionale

La situazione dei pescatori atlantici di San Benedetto del Tronto

LEGA NAZIONALE COOPERATIVE E MUTUE FIRENZE



✡ MAGGIO 1967 ✡

BIBLIOTECA NAZIONALE CENTRALE
- 3 AGO 1957
FIRENZE

14953.24

5217

Le seguenti notizie sono apparse su:

— Il Gazzettino della Pesca — Giugno 1966 — Edizione Fiera della Pesca.
— Mare — Settembre 1966.
— Rivista di Diritto, Economia e Tecnica della Pesca Ottobre 1963.
— Il Gazzettino della Pesca — Agosto, Sett., Ott., Nov., Dicembre, 1966.

ARGENTINA — La Commissione Regionale della pesca dell'Atlantico Sud occidentale ha « Adottato importanti decisioni ai fini di eseguire una razionale esplorazione delle risorse pescherecce dell'Atlantico meridionale ».

..... La produzione argentina di pesce congelato consiste principalmente in filetti di pesce con una piccola percentuale di pesce intero.

DANIMARCA ..... « L'Italia importa dalla Danimarca 4 miliardi e 300 milioni di lire di prodotti ittici ogni anno ». .....

..... « Lo Stato danese non concede sussidi alla pesca » .....

« Lo sviluppo tecnico dell'industria ha fatto si che la Danimarca, oltre al pesce fresco, è in grado di fornire un gran numero di prodotti lavorati e preparati .... L'Istituto per la Pesca per gli studi del mare è uno dei più antichi del mondo e molti scienziati danesi hanno acquisito fama mondiale per le loro ricerche e scoperte fatte come pionieri in questo campo ». ..... « Verso la fine del 1947 la Danimarca ha creato il suo primo Ministero per la Pesca ».

GRECIA ..... « Il governo greco ha approvato l'anno scorso una legge speciale che prevede la creazione di un istituto di ricerche oceanografiche e di pesca ».

INDIA Una spedizione internazionale di 40 navi e 500 scienziati ha esplorato in tre anni l'Oceano Indiano. Il Dott. Pannikkar capo della spedizione indiana, per consolidare l'esperienza derivata dalla spedizione, è stato nominato direttore dell'Istituto Nazionale di Oceanografia che, sebbene sia di prossima costruzione, esiste già tecnicamente. Detto Istituto si occuperà tra l'altro di Oceanografia fisica, dinamica, chimica, biologica e geologica.

IRLANDA Nel campo della pesca è contemplata una « Espansione del programma di esplorazione e ricerche. ..... Le ricerche scientifiche sono svolte dal personale professionale della Divisione Pesca del Ministero ».

U.R.S.S. « La nave oceanografica sovietica Vasili Golovni di 3.000 t.s.l. varata lo scorso anno, ha già compiuto due campagne una delle quali in Mediterraneo ».

E' in costruzione la fabbrica galleggiante Vostok di 43.000 t.s.l. che produrrà annualmente 20 milioni di scatole di conserve e 21.000 tonnellate di pesce congelato. Equipaggio 594 uomini, attrezzatura di elicottero, cinematografo, biblioteche, ecc..

La Direzione dell'Industria Ittica del Mar Nero ha avviato la produzione di carne di balena con piselli, pasticcio di fegato di balena, zuppa di mitili e fagioli, pilao di mitili al burro. I degustatori hanno dato delle nuove conserve un giudizio altamente positivo.

BRASILE Nell'Aprile del 1967 entrerà in servizio una nuova nave oceanografica.

PERU' L'Istituto Nazionale per l'Alimentazione ha intrapreso una serie di ricerche scientifiche sulla farina di pesce ed ha già ottenuto risultati molto soddisfacenti. Si spera quindi che questo prodotto possa essere utilizzato quanto prima per l'alimentazione dell'uomo.....

L'Italia si è classificata tra i maggiori importatori di farina di pesce dal Perù per un totale di 76.135 tonnellate per un valore di 7.678.000 dollari U.S.A. » pari a quattro miliardi e 760 milioni di Lire.

POLONIA — E' stata recentemente varata la nave da pesca Professore Baranov di 10.000 t.s.l.. — Gli impianti della nave hanno una capacità di 400 tonnellate di pesce al giorno con linee di lavorazione di filetti di merluzzo.....

La scuola per la pesca marittima di Gidnia possiede 3 navi scuola.....

SPAGNA — Si propone di « Razionalizzare il settore distributivo e campagne di esplorazione e rilevamento delle risorse pescherecce ».

CUBA — Il governo di Cuba ha ordinato ai cantieri spagnoli sei navi per la pesca a strascico che avranno una stazza dalle 800 alle 1.000 t.s.l.. —

AUSTRIA — Mancava un'opera riassuntiva della Flora e della Fauna dell'Adriatico e R. Riedl dell'Università di Vienna ci ha offerto questo ottimo volume. — ..... Tra i collaboratori per la maggior parte austriaci e jugoslavi va annoverato, unico italiano, il Prof. Sarà, cui si deve il capitolo sui Poriferi .

YUGOSLAVIA ..... « Si sta preparando la prima flottiglia di navi specializzate per la pesca oceanica »..... « Le istituzioni scientifiche, tra le quali la più importante è il ben noto Istituto per l'Oceanografia di Spalato, si sono seriamente impegnate in compiti interessantissimi per tutti i pescatori ».

SUD AFRICA — Le vendite del prodotto ittico sono state « Centralizzate in una compagnia, la Federal Marine Ltd., creata dalle società produttrici. Ne è risultato un prodotto di alta qualità e di gradimento del consumatore ed a un prezzo relativamente basso ».

E' in programma per il futuro « L'organizzazione della pesca sperimentale di nuove speci commerciali. — ..... Alcune caratteristiche della pesca a strascico degli ultimi anni sono la produzione crescente di filetti surgelati e bastoncini di pesce ed i miglioramenti nel sistema di distribuzione di pesce fresco e surgelato »..... .

Il Sud Africa « Possiede inoltre il più grande e moderno stabilimento di surgelati dell'Africa Meridionale »..... .

HONG - KONG ..... « Anche la ricerca scientifica viene curata particolarmente dal governo della colonia: recentemente è stata costruita un'apposita nave ricerca che esplica la sua attività rivolta principalmente all'individuazione di nuove e più fertili platee di pesca nel golfo del Tonchino ».

REPUBBLICA FEDERALE TEDESCA — ..... « Va citato il moderno Istituto Federale di Ricerche sulla pesca suddiviso in quattro Istituti: Quello della pesca marina, quello della pesca interna, quello per lo studio delle reti e materiali, quello per la lavorazione del pesce. A questo va aggiunto l'Istituto biologico di Helgoland. — ..... .

L'Istituto comprende tra personale scientifico e tecnico 160 persone. — ..... Esistono poi vari istituti regionali o universitari che si occupano di problemi di pesca. — ..... Come mezzi nautici destinati a ricerche sulla pesca la Germania Federale dispone della nave oceanografica Anton Dhorn di 999 t.s.l. e di quattro cutter da ricerca al servizio dei diversi organi centrali e periferici. Esistono inoltre tre navi guarda pesca che assistono i pescherecci anche nelle acque extraterritoriali compresa l'assistenza tecnica e sanitaria. — ..... Numerose società economiche e professionali, riviste e periodici scientifici e tecnici collaborano pure a promuovere le attività della pesca e la preparazione professionale degli addetti alla pesca ». ..... .

CANADA' — Si riscontra un forte progresso nel congelamento del pesce « Con speciale tendenza all'esportazione di prodotti lavorati piuttosto che grezzi. — ..... Quattro stabilimenti (uno dei quali è il più grande del Continente americano) per la produzione di filetti di pesce, si dedicheranno esclusivamente alla preparazione di prodotti pronti ad essere cucinati dal consumatore senza bisogno di altre operazioni. » .....

GIAPPONE — « Al momento attuale ci sono oltre 63 scuole superiori in cui vengono insegnate le scienze ittiche ed altre 15 università nelle quali è stata istituita la Facoltà della Pesca ». — .....

GHANA — Un responsabile ed un geologo, affiancati da non meno di dieci esperti, stanno studiando e realizzando l'incremento della pesca delle sardine nel Ghana.

ISRAELE — Ha attualmente 5 navi da pesca, una delle quali è adibita alla pesca esclusiva del tonno. —

PORTOGALLO — « Attualmente sono in costruzione o saranno entro breve tempo impostate, ... e tre navi tonniere ».

CUBA — « Il governo cubano ha ordinato 24 imbarcazioni da pesca tonniera ..... Le navi tonniere saranno di 500 tonnellate ed opereranno in pesca accompagnate da unità frigorifera del tipo « Gipsia ». —

ITALIA — ..... Due motopesca italiani (compresi gli equipaggi) sono stati presi in affitto dagli americani per la pesca del tonno lungo le coste dell'Africa Occidentale.

LA CRISI DELLA PESCA ITALIANA

Nel 1959 alcuni pescherecci in legno operanti fino allora in Mediterraneo, per l'iniziativa di alcuni armatori e per il coraggio dei rispettivi capitani, senza la minima parvenza di organizzazione, preparazione professionale, strumentazioni nautiche, né conoscenza di zone di pesca, si avventurano a pescare lungo le coste dell'Africa Occidentale.

Così ebbe inizio la nostra pesca atlantica su larga scala, abbandonata completamente ed esclusivamente alla impreparata iniziativa privata.

In un momento successivo, per puro ed immediato fine speculativo, imprenditori delle più disparate classi economiche italiane acquistarono dalla Germania e dalla Francia navi usate poste in vendita da queste nazioni perché giudicate anti economiche e tecnicamente superate alla luce dei recenti progressi.

Infatti nel 1961 la Germania Federale aveva già operanti 26 navi fattoria di 1200/1500 tonnellate, dotate di scivolo poppiero, doppio ponte, macchinari per lavorazione del pesce, estrazione olio e preparazione farina, con equipaggi di 46 uomini.

Vale a dire che, mentre altre nazioni allora ponevano l'industria della pesca sotto il patrocinio di università ed istituti di ricerche, appoggiate da mezzi poderosi e con l'intervento diretto dei vari governi, noi in Italia, invece di copiare il meglio e le risultanti degli sforzi altrui per trovarci quindi avvantaggiati, abbiamo acquistato quanto di più sorpassato gli altri cercavano di disfarsi. Su questi scarti, comprati a prezzo di ferro vecchio, abbiamo covato l'illusione di fondare una industria che prima o poi dovrebbe competere con la produzione europea ed internazionale.

Verso il 1962 la nostra flotta atlantica tutta così composta, era già decisamente orientata, per forza di inerzia ereditata dai tempi passati, ad un certo tipo di produzione e di confezione in blocchi omogenei di pesce congelato contenuti in cassette di legno scoperte.

Successivamente al 1962, in considerazione dei buoni profitti ottenuti dalla nascente pesca oceanica, si nota maggior interesse da parte di società appositamente formate da industriali, commercianti, liberi professionisti, albergatori, editori, possidenti terrieri ed altri imprenditori valenti in ben diversi campi, ma assolutamente digiuni ed incompetenti in materia di armamento, navi e commercio del pesce. Si sono costruite quindi le prime navi da pesca che erano sul modello dei vecchi tipi, sia pur di tonnellaggio maggiore, ma quasi tutte senza nessuna possibilità presente o futura di lavorare e confezionare il pescato a bordo.

Questo mentre le nazioni che evidentemente detengono oggi la supremazia mondiale nella industria ittica, costruivano navi a doppio ponte con scivolo poppiero e navi fattoria.

Presentemente in Italia disponiamo di circa 90 navi per la pesca atlantica, esse sono suddivise come segue:

— Un esiguo numero di navi in legno o in ferro di piccolissimo tonnellaggio (costruite anche recentemente) i cui costi di gestione sono enormemente incidenti causa i troppo lunghi tempi di navigazione in rapporto alla esigua portata.

— Un considerevole numero di navi vecchie acquistate all'estero, già superate in partenza, la di cui originaria riserva di spinta è stata diminuita durante i lavori di adattamento (gruppi elettrogeni, tanche per nafta ed acqua, coibentazione, ecc.).

— Circa un altrettanto numero di navi nuove, ma costruite senza doppio ponte e con la pesca laterale che, come nelle precedenti, causa il maggior tempo necessario per le manovre di pesca, comportano una conseguente produzione quantitativa inferiore rispetto alle navi aventi la manovra di poppa, né hanno quelle possibilità strutturali e tecniche per confezionare il prodotto ittico durante la campagna di pesca.

— Un insignificante numero di navi a doppio ponte alcune delle quali si possono definire di non felice realizzazione per la notevole sproporzione tra stazza lorda e portata e per la concezione del sistema propulsivo Diesel-elettrico che ha causato non poche avarie.

Da quanto sopra illustrato appare evidente che i nostri armatori oceanici hanno solo mirato alla immediatezza del momento. Né ci si poteva logicamente attendere che ogni uomo d'affari italiano per investire i propri capitali o per usufruire di speciali previdenze statali, andasse a compiere complesse indagini di mercato o che si facesse una cognizione sugli sviluppi cantieristici, scientifici e distributivi del Giappone o della Germania o che organizzasse personalmente una rete distributiva capace di vendere migliaia di tonnellate di pesce all'anno o che ognuno di essi istruisse e perfezionasse a sue spese le conoscenze professionali degli equipaggi o che oltre alla sua nave da pesca costruisse anche una nave idrografica, o che fondasse università di scienze ittiologiche, laboratori e centri di ricerca.

Nessun singolo armatore poteva realizzare questa base indispensabile

per la nascente industria ittica italiana, ma sarebbe stato preciso dovere anche dell'armamento italiano quale classe dirigente e responsabile della pesca industriale, il sollecitare senza posa e tallonare le autorità preposte per metterle di fronte alle loro responsabilità, come anche sarebbe stato dovere il denunciare (con la stessa forza e decisione di intenti con cui si è presentata la necessità di imporre i prezzi minimi alle importazioni di prodotti ittici esteri) l'assenteismo e l'incomprensione dello Stato ad una seria, organica e razionale preparazione scientifica senza cui la nostra flotta congelatrice anche se definita la terza del mondo, ci riserverà non poche illusioni ed insuccessi.

In altre nazioni la preparazione della pesca industriale ha richiesto moltissimi anni di studi e decine di miliardi annui stanziati per le ricerche da parte di centinaia di scienziati e tecnici in tutti i numerosi rami di questa complessa disciplina.

In Italia non si è fatto mai niente in tal senso e come se questo non bastasse, un giornale autorevole applaude la nostra precaria situazione affermando che:

« L'Italia, con uno straordinario slancio, con uno di quegli slanci che meravigliano gli stranieri ..... ha creato in cinque anni la sua flotta oceanica..... ». —

Stante l'attuale obbligata arcaica confezione del nostro prodotto ittico congelato, la distribuzione deve necessariamente avvenire attraverso una complessa rete di grossisti, commercianti, intermediari nonché dettaglianti e — come già avviene per i prodotti ortofrutticoli — il pesce congelato, causa questa catena di passaggi, rende guadagni minimi proprio a chi lo produce.

Il tentativo di escludere dalle vendite i grossisti è un fenomeno di questi giorni, alcuni armatori infatti solo oggi considerano essi stessi la lavorazione del loro prodotto che, non potendo avvenire a bordo, deve necessariamente essere eseguita a terra, scongelando, lavorando e ricongelando il pesce con conseguente depauperamento delle qualità organolettiche e contenuto proteico di questo alimento.

Inoltre non esistendo in Italia una precisa legislazione sui prodotti congelati, non è da escludere che detta lavorazione sia irreprensibile da un punto di vista igienico ed annonario.

Altro elemento negativo di questa impossibilità di confezionare il pescato a bordo in pezzature minute e quindi di vendita diretta dall'armatore al consumatore, è la grande quantità di ottime qualità di pesce (almeno il 30% del pescato) che — presentemente rifiutata dai grossi-

sti — viene buttata a mare appena pescata e questo fattore passivo incide in modo determinante sulla durata di ogni campagna di pesca.

E' sintomatica la constatazione che in questi ultimi anni in Italia il consumo pro-capite di pesce è aumentato di una entità trascurabile. Ciò dimostra che il consumatore non è orientato verso questo ricchissimo alimento e nulla si è fatto per una maggiore penetrazione dei prodotti ittici congelati nelle famiglie italiane.

Si può anzi affermare che, in molti casi, la frode annonaria dei dettaglianti che vendono pesce scongelato anche da qualche giorno all'ignara massaia, è un fattore nettamente contro producente all'introduzione dei prodotti congelati e surgelati nell'alimentazione nazionale.

Risalendo quindi a ritroso, l'attuale troppo lamentata crisi della pesca non è causata dalla sola importazione di molluschi giapponesi o dal possibile e futuro aumento degli oneri previdenziali.

La nostra pesca atlantica è stata in crisi potenziale fin dal suo nascere e la sua situazione di disagio non è un fenomeno accidentale e sporadico, ma determinato dall'inadeguata e scarsa richiesta del consumatore non sincronizzata all'aumento dei prodotti congelati la cui causa è la mancanza di una effettiva rete di distribuzione che necessiterebbe però di una confezione ben diversa dalla nostra attuale, confezione che per il 90% non possiamo avere essendo la nostra attuale produzione vincolata ed imposta dalla strutturazione sorpassata delle nostre navi anche nuove le quali per arretratezza tecnica non potranno mai sbarcare nei porti italiani confezioni sotto vuoto di singole cotolette di pesce già impanate, che invece sono in grado di produrre molte navi fattoria tedesche che, pur non rappresentando la terza flotta congelatrice del mondo, sono state costruite in sostituzione di quel naviglio allora da noi incompetentemente acquistato.

Rivista « M A R E » aprile 1967, pag. 59

« L'introduzione del regime dei prezzi minimi avviene, a norma del trattato istitutivo della C.E.E., per un periodo transitorio, onde mettere l'industria peschereccia italiana in condizione di adeguare le proprie strutture tecniche e commerciali alla concorrenza internazionale, che, specie per quanto riguarda i Paesi terzi, appare particolarmente temibile. Queste, le giustificazioni ufficiali al provvedimento, che pure ha sollevato alcune perplessità, sia da parte degli importatori, che da parte di larghe schiere di consumatori, che vedono nella nuova regolamentazione un pericolo per i prezzi, già tanto alti, degli alimenti di origine ittica.

In effetti, queste perplessità sembrano abbastanza giustificate, stando almeno alle cifre relative allo scorso anno, che ci offrono un esatto panorama dell'andamento della produzione nazionale e dell'importazione. L'industria italiana ha prodotto, nel 1966, molluschi per un totale di oltre 35.000 tonnellate, mentre quelli importati non hanno superato le tonn. 7.377, vale a dire una quantità, rispetto al totale del consumo nazionale, inferiore al 20 per cento. Appaiono, pertanto non poco fondati i rilievi mossi al provvedimento in questione, rilievi che si basano sulla considerazione che i prezzi dei molluschi importati erano scarsamente suscettibili di influenzare il mercato.

La nuova normativa, come si diceva, ha carattere transitorio: tuttavia, va rilevato che la necessità della industria peschereccia italiana di adeguare strutture produttive e organizzative alla migliore produttività straniera non viene per questo diminuita, anzi si fa vieppiù pregnante. Non è dubbio, infatti, che il ricorso al sistema protezionistico finirà, a lungo andare, per ulteriormente deprimere l'armamento nazionale della pesca, perché lo mette in condizioni di resistere alla concorrenza non per sua virtù, ma per condizioni abnormi imposte con legge: senza, e questo è il fatto più importante, che il mercato del consumo ne tragga alcun giovamento ».

E. B.

CONSIDERAZIONI SULL'ELEMENTO UMANO DELL'INDUSTRIA ITTICA NAZIONALE

E' ormai incontestabile che una causa della attuale crisi della pesca sia dovuta a carenza di personale ed a tal proposito è bene specificare che non trattasi solo di una deficienza qualitativa di ufficiali e capi servizi, ma anche, ed in modo preoccupante, di mancanza numerica di marinai, della così detta « Bassa forza ».

A tale proposito si può rilevare che se gli ufficiali delle nostre navi da pesca oceaniche erano impreparati qualche anno fa, appena iniziò la corsa in Atlantico, oggi — sia pur in modo empirico, per l'intelligenza e la buona volontà degli stessi — si sono famigliarizzati tanto alla lunga navigazione di trasferimento da e per le zone di pesca, quanto alle strumentazioni e calcoli nautici, come ai motori di maggior potenza, macchinari ausiliari, zone ed attrezzature di pesca, ecc..

Questo non significa che le conoscenze tecniche-scientifiche-professionali dei nostri stati maggiori siano pari a quelle dei tedeschi, russi, giapponesi, polacchi ed altre nazioni più progredite in questa complessa industria. Ciò sarebbe impossibile perché noi abbiamo sì navi da pesca oceaniche, ma mai abbiamo avuto a disposizione navi scuola per la pesca né tantomeno seri corsi di addestramento o di aggiornamento per la preparazione del personale interessato.

I nostri ufficiali erano in ogni caso meno preparati cinque anni fa, ciò non toglie che sia della massima importanza la nuova impostazione didattica che prevede in due o tre anni, anziché in cinquanta giorni, la formazione professionale di uomini che avranno gravi responsabilità pari in molti casi a quelle di un capitano di lungo corso patentato.

Per il rimanente dell'equipaggio la situazione è diversa e peggiore. Sta diminuendo la disponibilità di marinai, non è più tanto facile reclutare equipaggi che dovrebbero essere formati di autentici uomini di mare, responsabili, capaci e temperati, che sappiano lavorare per tre mesi consecutivi giorno e notte, con ogni condizione di tempo, senza mai dormire al massimo più di due ore alla volta e comunque poche ore al giorno.

Dovrebbe destare un certo allarme il fatto che un comandante di una nave da pesca oceanica tutte le mattine debba fare « Scuola ai ragazzi ». E cosa insegna loro?.

Come dar volta un cavo alle bitte, stare al verricello, fare una

impiombatura; cose che i mozzi dovrebbero saper fare al terzo mese di imbarco.

Mancanza dunque di giovani che prendono la via del mare, mancanza di prospettive, di sicurezza, di un futuro accettabile, di serietà in questo lavoro, mancanza di considerazione per quello che fino a pochi anni fa era un mestiere che si tramandava di padre in figlio.

La crisi del personale non riguarda quindi solo i capi servizi, ma tutto l'equipaggio.

Ora per quanto riguarda i capi servizi si può giustamente programmare ed effettuare una più efficace preparazione professionale, ma si risolve il problema solo a metà perché è ormai evidente che i pescatori sono distorti ed allontanati dal mare da altri motivi anche di carattere immediato ed economico oltre che di dignità.

In primo luogo perché, nonostante quanto afferma qualche giornalista, non è affatto vero che i giovani impiegati in questo lavoro percepiscono stipendi tali da realizzare in un breve periodo di anni un capitale consistente, poi perché il loro lavoro viene regolato da un contratto stipulato quindici anni fa, quando la pesca oceanica non esisteva, poi perché i lavoratori della pesca percepiscono previdenze e pensioni assolutamente inadeguate.

Oggi il giovane che per esuberanza o per spirito di avventura o per tradizione di famiglia o per passione del mare o per bisogno pensa di imbarcarsi, si sente meno protetto e tutelato di un cameriere, di un manovale edile, di un operaio o di un contadino.

Sono gli stessi vecchi marinai a consigliare i propri figli di trovarsi un lavoro a terra proprio perché tutto sommato OGGI NON CONVIENE PIU' FARE IL PESCATORE, tantomeno in Atlantico.

In altre parole il marinaio oggi, anche sotto il profilo della emancipazione delle masse tutt'ora in atto, non è trattato come sarebbe giusto e questo comporta un automatico diverso orientamento quando il giovane deve decidere del proprio futuro.

Anche sotto questo aspetto quindi è inutile ed assolutamente negativo l'atteggiamento di molti, anche a livello di autorità responsabili, che ignorano la serietà con cui altri Paesi hanno studiato, programmato e realizzato l'industria della pesca su sicure ed aggiornate basi scientifiche, tecnologiche e sociali.

La realtà che viviamo oggi non può più essere sostenuta dalla nociva e sorpassata mentalità di quegli esaltati che hanno inculcato alla passata

generazione il senso di una vana ed inesistente superiorità rispetto agli altri popoli.

Le sottili quanto intelligenti, ma sibilline argomentazioni in merito alla nostra flotta oceanica **congelatrice** che sarebbe la terza del mondo e pari alle simili flotte riunite della Francia e della Germania, pur arrampicandosi sugli specchi della dialettica e giuocando sulle parole, possono forse convincere l'uomo della strada, ma resta sempre il fatto che una industria nazionale non si crea, né si potenzia con la demagogia e gli articoli di giornale.

L'interessamento deve essere sostanziale e positivo, si debbono mobilitare forze capaci, si debbono prendere di petto problemi gravi, impegnativi e difficili, si deve avere il coraggio di ammettere dove e perchè si è sbagliato, si deve avere la forza e la costanza di correggere, si deve avere almeno l'abilità di copiare dalle nazioni che in questo campo si sono imposte, si debbono creare e potenziare tutti gli studi merceologici, scientifici e tecnici sui quali deve basarsi questa industria.

Il fattore UOMO non può essere trascurato. Di pari passo ai mezzi di produzione deve progredire l'uomo come capacità professionale, come senso di responsabilità, educazione sociale, come dignità di lavoratore, come protezione dei suoi diritti ed imposizione dei suoi doveri.

I nostri pescatori non hanno ancora un contratto collettivo nazionale di lavoro, percepiscono pensioni e previdenze umilianti ed insufficienti, il loro lavoro è regolato da un contratto alla parte, dallo stesso tipo di contratto che avevano i pescatori delle barche a vela del secolo scorso, lo stesso tipo di contratto che avevano i marinai ed i pescatori fenici e della antica Grecia.

Questo è uno dei problemi da mettere a fuoco e risolvere, questo è un problema intimamente connesso alla nostra crisi della pesca perchè l'elemento umano è e sarà sempre indispensabile ed è maggiormente essenziale per quanto più sensibili saranno gli sviluppi tecnici ed industriali in questo ed in qualsiasi altro campo.

La preparazione professionale, la regolamentazione dei rapporti di lavoro, la tranquillità economica, la disciplina normativa dei lavoratori della pesca, non debbono rappresentare una gratifica, nè una benevola concessione, ma solo la condizione indispensabile affinchè una industria di preminente interesse nazionale abbia a disposizione uomini validi e soddisfatti del proprio lavoro e non una categoria di scontenti, sfiduciati e spesso impreparati.

LA SITUAZIONE DEI PESCATORI ATLANTICI DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Una circolare del Ministero M.M. del Dicembre 1959 è ancora sconosciuta ai più che si occupano della pesca mediterranea ed atlantica.

Neppure all'Ufficio Circondariale Marittimo di San Benedetto del Tronto se ne sapeva niente.

Questa Lega Autonoma Pescatori in data 1-1-67 ha inviato il seguente Telegramma alle sottoscritte Autorità:

— Ministro Marina Mercantile, Roma.
— Ministero Marina Mercantile, Roma.
— Ministero M.M., Direzione Pesca, Roma.
— Ministero Lavoro, Roma.
— Ministero Difesa Marina, Ispett. Gen. Capitanerie di Porto, Roma.
— Compamare, Ancona.
— Prefetto, Ascoli Piceno.
— Sindaco, San Benedetto del Tronto.

« Lega Autonoma Pescatori San Benedetto del Tronto auspicando ripresa trattative stipulazione di indispensabile contratto collettivo nazionale Pesca Mediterranea et Oceanica chiede intervento presso organi competenti per rispetto di ancora inapplicati precedenti validi contratti come da circolare n. 13-14/20730-H1 datata 19/12/59 ministero Marina Mercantile.
LAPE — San BENEDETTO

In campo locale se si esclude un immediato quanto superficiale interessamento, la richiesta che venga rispettato il Codice Civile ed il Codice della Navigazione (richiesta fatta non da turbolenti sovversivi ma dal Ministero della Marina Mercantile) sembra che avrà l'unico esito di lasciare le cose come sono e come sono sempre state.

Tutti i richiami ai codici che sono enumerati nella circolare in oggetto sono ancora ignorati o fraintesi. Gli articoli n. 36 e 38 della costituzione repubblicana restano solo vane parole scritte sulla carta.

Quanto sopra affermato è assolutamente certo per tutte le navi da pesca oceaniche di San Benedetto.

Questa situazione illegale, ma di fatto, che determina una posizione di comodo per gli armatori, che nessuno — eccetto i pescatori — ha interesse di mettere a fuoco, è maggiormente ingiusta ed umiliante per i pescatori stessi, se si considera che l'armamento atlantico, sorto per

iniziativa di imprenditori privati, è oggi sostanzialmente sostenuto da favorevoli previdenze statali.

Le navi sono state costruite con notevoli interventi governativi: Stanziamenti di somme a fondo perduto, contributi straordinari di enti regionali, finanziamenti a basso tasso di interesse ed in definitiva l'apporto del privato si riduce — in proporzione al costo totale della nave — ad un capitale minimo.

Ora non è pertinente all'argomento applaudire o criticare questa politica economica della pesca oceanica, ma si può senz'altro maggiormente obbiettare che quando intervengono massicci aiuti finanziari statali e quindi denaro dei contribuenti italiani — una industria dovrebbe anche essere controllata affinchè, ad esempio, le condizioni del personale addetto non vengano regolate da un vecchio contratto « alla parte » del 1952, quando la pesca oceanica NON ESISTEVA NEMMENO. —

Per fortuna alcuni armatori di altri centri pescherecci, con la loro mentalità veramente di industriali assicurano almeno un salario costante e garantito e non obbligano i propri equipaggi a sottostare ad un assurdo contratto in compartecipazione, nè fanno scaricare 3.000 quintali di pesce dagli stessi marinai reduci di 90 giorni di dura fatica.

— Il lavoro dei pescatori atlantici è continuativo giorno e notte per due o tre mesi.
— Non dormono mai più di due ore alla volta per tutto il periodo della pesca.
— Non lavorano mai meno di 14/18 ore al giorno.
— Non fruiscono durante tutto il periodo di pesca di un solo riposo settimanale.
— Non vengono retribuiti di tredicesima mensilità, ferie, anzianità di servizio, domeniche e festività in navigazione, lavoro straordinario.
— Non di rado vengono pagati dopo 6/8 mesi dall'inizio della prestazione di lavoro.

Queste le attuali condizioni contrattuali dei 25 equipaggi oceanici di San Benedetto del Tronto, medioevale roccaforte italiana del contratto alla parte già giudicato « UN RELITTO GIURIDICO E, SOPRATTUTTO, UN RELITTO ECONOMICO ». —

3 775357 P

GRAFICA SAMBENEDETTESE

1953 24

BNC-FIRENZE

GRAFICA SAMBENEDETTESE